

L'épopée du Kon-Tiki

par Grégoire Teyssier

En 1947, une équipe formée de cinq Norvégiens et d'un Suédois se lançait sur le Pacifique à bord d'un frêle radeau de balsa du port de Callao, près de Lima au Pérou, pour rejoindre la Polynésie. Le but de cette expédition: prouver, ainsi que le soutenait le chef-ethnologue de la mission, Thor Heyerdhal, que les îles de la Polynésie avaient été colonisées, il y a plusieurs siècles, par des Sud-Américains et ce, bien que 9,000 kilomètres, soit plus que la distance Chicago-Moscou!, séparent ces deux contrées.

Ils réaliseront leur exploit, et pour le prouver, ainsi que pour le financer, les aventuriers embarquèrent 1,000 enveloppes spéciales, aujourd'hui fort recherchées par les collectionneurs.

Qui est donc Kon-Tiki?

Kon-Tiki est en fait l'un des nombreux dieux de la légende péruvienne. Mais, sur certaines îles polynésiennes, le Dieu Kiti, fils du Soleil, est considéré comme le Dieu Suprême.

Thor Heyerdhal, qui a longtemps habité ces îles qui le fascinent, s'intéresse de près à l'origine des Polynésiens et y consacre une importante étude. La conclusion de sa thèse, est qu'il faut trouver leur origine en Amérique du Sud. En fait, selon l'ethnologue, Kon-Tiki du Pérou et Tiki de Polynésie sont une seule et même personne. Kon-Tiki aurait débarqué, il y a de cela



Le Kon-Tiki. Photographie d'époque reproduite sur carte postale affranchie du timbre polynésien de 88F émis le 7 août 1997 pour souligner le 50e anniversaire de la fabuleuse expédition. Coll. J.-C. Laffeur.

quelques siècles, en Polynésie, avec ses radeaux de baumier.

Mais personne, dans la communauté scientifique n'admettait à l'époque la thèse d'Heyerdhal, prétextant l'impossibilité de faire franchir à de simples radeaux de balsa, les 9,000 kilomètres de Pacifique qui séparent les deux contrées. Heyerdhal n'eut alors qu'une solution pour appuyer ses dires: tenter la traversée, dans les mêmes conditions archaïques, avec une équipe de cinq collègues.

L'embarcation

L'équipe se rendit alors à Lima, au Pérou, où le gouvernement mit à sa disposition un hangar de l'arsenal naval, afin d'entreprendre la construction du fameux radeau, pièce angulaire de l'expédition.

Cette embarcation, longue de 13,70 m et large de 6 m, est constituée d'une coque de 9 troncs de balsa, assemblés à l'aide

ONLY IN TORONTO?

NOT!

A lot of collectors think the only place to buy or sell stamps at auction is in Toronto. There is an alternative - one we think you'll find attractive.

A complimentary copy of our next sale catalogue is waiting to be mailed.

Write for your free copy today!

**John Sheffield
PHILATELIST LTD.**

Post Office Box 81R, Lambeth Stn.
London, Ontario, Canada, N6P 1P9
Telephone (519)681-3420 Fax (519)668-6872
E-mail: jsheffie@execulink.com



Les membres de l'expédition Kon-Tiki (dans l'ordre habituel): Knut Haugland; Bengt Danielson (dernier survivant de l'équipée, décédé en juillet 1997); Thor Heyerdhal, le chef d'équipe; Erik Hesselberg; Torstein Raaby et Herman Watzinger. Crédit: Thor Heyerdhal, *The Kon-Tiki Expedition*, G.C. Thornley, New York, 1957, p. 19)



Une des 1,000 enveloppes transportées à bord du Kon-Tiki, affranchie à 20 centavos et signée par l'un des membres de l'expédition, Erik B. Hesselberg, celui même qui peignit la figure de Kon-Tiki sur la voile du radeau. Au verso, le cachet d'arrivée à Papeete, le 28 août, et le tampon commémoratif. Coll. de l'auteur. Les marques apposées au verso de l'enveloppe.

de liens de chanvre, et maintenus ensemble par des poutres demi-cylindriques, le tout recouvert de bambou tressé. Il est gréé d'une voile de 21 m² sur laquelle Eric Hesselberg peignit une grosse tête représentant Kon-Tiki.

L'habitable, partie importante qui allait abriter l'équipe durant des mois, était en fait une petite cabane recouverte de feuilles de bananier. Quant au mât, il était fait d'une seule pièce de bois de manguier, une espèce très dure mais aussi très lourde, qui ne flotte pas.

L'équipe s'inspire de gravures anciennes pour reconstituer le radeau, selon des techniques ancestrales, qui n'admettaient, bien sûr, ni clou ni vis, ni d'ailleurs aucune pièce métallique.

101 jours ou 9,000 kilomètres en plein coeur du Pacifique

Fin prête après des mois de préparation et de contre-temps multiples, l'équipe embarqua le 28 avril 1947 sur son frêle esquif. Point de départ, le port de Callao, près de Lima et arrivée prévue, une île de la Polynésie française, de préférence Tahiti, pour ce qui allait devenir la plus formidable épopée de l'après-guerre.

Le 19 juin, après deux mois de "navigation" (les dérives primitives ne sont pas très efficaces, et en fait, le radeau ne peut compter réellement que sur les courants marins...), l'embarcation est à mi-chemin de son objectif, en plein coeur du Pacifique, dans des parages

très peu fréquentés par la navigation commerciale. Selon le récit que fit Hesselberg de l'expédition (voir bibliographie), la vie à bord, malgré une extrême promiscuité, était on ne peut plus harmonieuse.

L'alimentation était cependant à l'image du radeau, c'est-à-dire, pas très raffinée et plutôt rudimentaire! Au menu, du poisson, des noix de coco et du gruau. Ayant embarqué de l'eau potable, les passagers en récoltaient aussi grâce à la grand'voile.

101 jours et 9,000 kilomètres plus tard (plus que la distance séparant Chicago et Moscou!) d'une navigation sans trop de problèmes, le radeau atteignit, le 7 août 1947, l'atoll de Raroia, dans l'archipel des Tuamotu (Polynésie française), où il fit malencontreusement naufrage, à quelques centaines de kilomètres seulement de Tahiti, sa destination souhaitée. Trop abîmé, le radeau ne pouvait plus continuer sa route par lui-même.

De toute façon, le pari était gagné. On avait prouvé que la traversée était possible. Le Kon-Tiki fut alors remorqué jusqu'à Papeete, par la goëlette "Tamara", le 22 août suivant. L'aventure, bien que réussie, se terminait abruptement. Mais les marins eurent cependant droit à un accueil chaleureux à Papeete, comme seuls savent le faire les Polynésiens.

Du courrier à bord!

Afin de souligner l'événement et de le financer, l'équipe apporta avec elle, à bord du Kon-Tiki, un millier d'enveloppes spécialement réalisées pour l'occasion. Enfermées dans une boîte étanche, chacune des lettres était affranchie d'un timbre péruvien de 20 centavos, tarif correspondant à la lettre simple pour l'étranger par voie de surface.

Bien que les Postes péruviennes entérinèrent le transport de courrier sur cette frêle embarcation, pas sécuritaire pour deux sous, il n'y eut cependant qu'une trentaine de lettres sur 1,000 qui furent correctement oblitérées au départ du port de Callao à l'aide d'un cachet double cercle: CORREOS DEL PERU/CALLAO. Au verso de ces 30 lettres, un autre cachet officiel apposé en violet, cette fois de forme ovale: CORREOS DEL PERU/CERTIFICADOS/CALLAO/ABR.28.1947. Ces lettres sont fort rares et je n'en ai personnellement jamais rencontré, ni même vu de reproduction.

Par contre, les 970 autres lettres (telle celle illustrée ici), sont plus courantes, bien qu'elles se négocient, aujourd'hui, quelques centaines de dollars. Elles ont été, semble-t-il, oblitérées après coup, par un cachet libellé: LIMA/PERU/APRIL 1947. Jean Charette, apporte l'explication suivante: le postier de Callao, dans son tout petit bureau peu achalandé, était peut-être effrayé à l'idée d'oblitérer, en une fois, un millier de lettres, sans doute beaucoup plus que tout ce qu'il avait pu oblitéré durant toute sa carrière!

Quoi qu'il en soit, à l'arrivée à Papeete, toutes les lettres reçurent au verso un cachet régulier libellé PAPEETE/TAHITI en date du 28-08-47, indiquant qu'il aura fallu exactement quatre mois au courrier pour arriver à destination. De plus, on apposa à l'arrivée, toujours au verso, sur toutes les enveloppes, un cachet illustré représentant le désormais fameux radeau avec la mention: KON-TIKI/CALLAO-PAPEETE/28 AVRIL-28 AOÛT

Il s'agit donc, bien sûr, d'un courrier de complaisance qui fera se questionner les "puristes", mais il n'en demeure pas moins que ces lettres ont bel et bien voyagé durant 101 jours, sur un frêle radeau de balsa, en plein coeur de l'océan Pacifique, il y a plus d'un demi siècle!

Cinquante ans après l'exploit de Thor Heyerdhal et de ses compagnons, une équipe française, dirigée par Éric de Bisschop, tentait une aventure semblable, mais pour essayer de prouver l'inverse de la thèse de Heyerdhal, à savoir que ce sont des marins polynésiens qui migrèrent vers l'Amérique du Sud. Cette expédition, appelée *Tahiti-Nui*, transporta elle aussi du courrier. Mais cela, c'est une autre histoire...✱

L'auteur désire remercier sincèrement le Père Jean-Claude Lafleur, pour le prêt de documentation et de pièces philatéliques illustrées dans cet article.

Bibliographie

La documentation sur le Kon-Tiki abonde, puisque l'événement a été grandement médiatisé. D'ailleurs, les nombreux livres, films ou reportages qui lui ont été consacré ont rapporté beaucoup d'argent à leurs auteurs. Et je vous conseille, si cette aventure vous intéresse, de visiter le musée du Kon-Tiki à Oslo, en Norvège.

"50e anniversaire de l'épopée du Kon-Tiki (1947-1997)", *circulaire philatélique de l'Office des Postes et Télécommunication de Polynésie*.

"Cinquante après, le Kon-Tiki", *Les Nouvelles de Tahiti*, jeudi 7 août 1997, p. 4-5.

La dépêche de Fenwa, jeudi 7 août 1997, p. 16.

Charette, Jean, "Kon-Tiki et Tahiti-Nui: le courrier de l'aventure", *Timbroscopie*

Hatton, Denis, "French Polynesia marks "Kon-Tiki" voyage...", *Linn's Stamp News*, October 6, 1997, p. 26.

Hesselberg, Eric, *Les compagnons du Kon-Tiki*, Julliard, 1951, 73 p.

Heyerdhal, Thor, *The Kon-Tiki Expedition*, Longmans, Green & Co., Londres, 1957, 146 p.

Heyerdhal, Thor, *Kon-Tiki Across the Pacific by Raft*, Rand McNally & Co., Chicago, 1950, 304 p.



PHSC

APS Affiliate 67;

PHS Inc. Affiliate 5A;

RPSC Chapter 134

The **Postal History Society of Canada** was founded to promote the study of the postal history of Canada and its provinces. It publishes the quarterly **PHSC Journal**, whose contents range from fully-researched feature articles to items of current interest – from the pre-stamp era through postmark specialties and regional histories to modern mail mechanization.

Each year the Society holds meetings at shows across Canada. The Annual Meeting is held in the early summer, and is supplemented by Regional Meetings, usually featuring postal history seminars given by Society members. Eight different Study Groups are devoted to the detailed examination of various specialized aspects of postal history.

Membership dues are \$15.00 per year, with a one-time admission fee of \$1.00. For a membership application form please contact the Secretary, R. F. Narbonne, 216 Mailey Drive, Carleton Place, Ontario, K7C 3X9.

Society Reports Rapports de la société

DEPARTMENTS and COMMITTEES / SERVICES et COMITÉS

Anti-Theft Committee / Comité anti-vol

Chairman/Président: F. Warren Dickson, 134 Baythorn Drive, Thornhill, ON L3T 3T9; (416) 222-7144
en français: Richard Gratton, C.P. 202, Windsor, QC J1S 2L8; (819) 845-8269
Western/l'Ouest: William G. Robinson, 5830 Cartier St., Vancouver, BC V6M 3A7; (604) 261-1953

Chapter Liaison / Liaison avec les chapitres

Ray W. Ireson, 86 Cartier Street, Roxboro, QC H8Y 1G8; (514) 683-9687

Complaints Committee / Comité des plaintes

J. Donald Wilson, 11 Elm Place, St. John's, NF A1B 2S4

Canada Post Liaison / Liaison avec Postes Canada

Charles J.G. Verge, Box 2788, Stn. D, Ottawa, ON K1P 5W8
James E. Kraemer, 17 Commanche Dr., Nepean, ON K2E 6E8

Conventions and Exhibitions / Conventions et expositions

Dr. J.G. McCleave, 186 Willingdon Street, Fredericton, NB, E3B 3A5

Insurance Plan / Plan d'assurances

Hugh Wood Canada Ltd., 2040 Yonge St., Suite 300, Toronto, ON M4S 1Z9

Judging Program / Programme des juges

Dr. John M. Powell, 5828 143rd Street, Edmonton, AB; (403) 435-7006

Medals and Awards / Médailles et prix

George E. MacManus, 12 Aurora Cres., Nepean, ON K2G 0Z7

National Office / Bureau national

Andrew D. Parr, Administrator/administrateur
P.O. Box/C.P. 929, Stn./Succ Q, Toronto, ON M4T 2P1
Tel/Tél: (416) 979-7474, Fax/Télécr: (416) 979-1144

Slide Program / Programme de diapositives

Kimmo Salonen, Box 421, Port Carling, ON P0B 1J0

The Canadian Philatelist / Le philatéliste canadien:

P.O. Box/C.P. 929, Station/Succ Q, Toronto, ON M4T 2P1
Editor: Dr. J.J. Macdonald; (902) 423-7687
1070 Bland St., Halifax, NS B3H 2S8
Advertising: Andrew D. Parr; (416) 979-7474

Youth Education / Éducation de la jeunesse

Père J.C. Lafleur, 4900 rue St-Félix, St-Augustin, QC G3A 1X3
Dr. John M. Powell, 5828 143rd Street, Edmonton, AB; (403) 435-7006

Book Review

continued from page 129

Included are a fold-out page for the bird set, a double-sided mount for the canals and strips and squares as needed to show the fishing flies, highways series, the provincial premiers, etc. The pages conclude with details on each issue, including the printing process, tagging and a picture of the designers, although these latter are rather tiny. I was particularly struck with the wonderful colour of the Bobak oil (page 21), the Dempster Highway (page 37) and the lake at sunset (page 66). Canada Post should again be very proud of their annual collection issue. Although the volume is priced at \$45.95, it contains almost \$40 worth of mint stamps, so, while the initial cost is high, it can be considered a very good value. ✱